



**SESIÓN PLENARIA**

**3.- Debate y votación de la proposición no de ley N.º 241, relativa a medidas necesarias para evitar el deterioro progresivo de la Red de Carreteras de Cantabria, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista. [8L/4300-0241]**

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Pasamos al punto tercero del orden del día.

Sra. Secretaria.

LA SRA. BEITIA VILA: Debate y votación de la proposición no de ley N.º 241, relativa a medidas necesarias para evitar el deterioro progresivo de la Red de Carreteras de Cantabria, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Turno de defensa del Grupo Regionalista, tiene la palabra, D. José María Mazón, por un tiempo de diez minutos.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Buenas tardes, Sres. Diputados. Muchas gracias, Sr. Presidente.

Hace tres semanas debatíamos aquí, en este Pleno, el denominado Plan de gestión integral de infraestructuras de Cantabria, lo que se supone que es el Plan de carreteras de Cantabria.

Bien, pues en aquel debate, ya el Grupo Regionalista, pues mostró su rechazo a este plan y lo hizo por diversas razones, entre otras cosas, presentó una serie de propuestas para justificar el rechazo, que se podían dividir en tres partes o tres bloques.

Uno sería, un bloque de propuestas jurídicas, puesto que pensábamos que no se adecuaba a la ley.

Otro segundo bloque de actuaciones puntuales, en una serie de carreteras de Cantabria.

Y un tercer bloque, que dijimos que era el más importante; este bloque era el bloque presupuestario.

Ya en aquel momento, dijimos que las inversiones que se estaban planteando en el Plan de carreteras, eran escasísimas y en los ejercicios 2014 y 2015, eran prácticamente ridículas, puesto que apenas llegaban a los 14 ó 15 millones de euros.

Bien, también advertíamos en aquel debate, del deterioro que se estaba empezando a producir en las carreteras. Esto se empezaba a notar, se ve ya en algunos ciudadanos que lo dicen. Y alertábamos con que el ahorrar dinero en estos momentos, no dedicar dinero a la conservación, era un gran problema. Un euro que se puede invertir hoy en día en conservación, puede llegar a ahorrar más de cinco euros en un futuro, porque evita que se deteriore el firme totalmente.

Pues bien, a los pocos días de aprobarse en esta Cámara el Plan de gestión integral de infraestructuras, el Plan de carreteras, la asociación española de la carretera hizo público el informe sobre necesidades de inversión en conservación en las carreteras españolas.

De acuerdo con los datos obtenidos en el año 2013, con relación a 15 Comunidades Autónomas, puesto que en este informe, este año no incluyeron a las islas, no incluyeron ni a las Baleares ni las Canarias, es decir, redujeron de 17 a 15; pues analizaban, como es habitual, 15 parámetros.

Estos parámetros que analizaban eran: el firme, la señalización vertical, la señalización horizontal o pintura, las barreras de seguridad y el balizamiento.

Bueno, pues las notas que obtenía Cantabria, eran un 3,6 en firmes, un 4 en señalización vertical, un 5,3 en señalización horizontal, un 4,7 en barreras y un 5,5 en balizamiento. La media era un 4,6, un suspenso y además de ser un suspenso, era peor que la media de todas las Comunidades Autónomas conjuntamente.

Y respecto al 2011, que es una fecha clave, porque es cuando cambian los gobiernos, tanto a nivel nacional como en Cantabria y pasan al PP; pues resulta que hay una bajada muy importante en todos estos parámetros. Todos bajan, baja el Estado, bajan las Comunidades Autónomas, pero lo que es grave es que la posición relativa de Cantabria con respecto a estas 15, y sobre la puntuación media de todas ellas; pues resulta que baja más aún. Esto es bastante preocupante.



Mire, yo me he tomado aquí la molestia de estudiar todas las Comunidades Autónomas, con todos los parámetros y directamente se concluye que de 15 Comunidades Autónomas, en firme estamos en el puesto décimo, en señalización horizontal en el puesto séptimo, en señalización horizontal en el octavo, en barreras en el décimo y en balizamiento en el décimo también, sobre 15.

Y ya he hecho la suma de todas las Comunidades Autónomas, para sacar lo que sacaban todas, una por una y estamos en el noveno puesto. El noveno puesto, repito, sobre 15 ya empieza a ser preocupante.

Porque en la última década, en la década del 2000, que yo son los datos que ahora dispongo, que son desde el 2001 hasta hoy, nunca habíamos estado tan bajos.

Pero sin remontarnos a los años 95 a 2000, donde se mejoró ostensiblemente la red, puesto que partíamos de una situación ya bajísima. Bien, yo los datos que tengo, ahora, que son los más claros y los más recientes, resulta que en estos análisis sobre 17 Comunidades Autónomas, en 15 de los parámetros disponibles de 5 por tres años, resulta que solamente en una de esos 15 estábamos más allá de la media, en el puesto 13. Únicamente en uno de ellos.

Pero es más, sobre todos estos, tres veces estuvimos los número uno. Otra vez el número dos. Otra el número cuatro y otra el número cinco. Pero ninguna en los ocho últimos. Siempre estábamos en todos los parámetros en la, digamos, en la mitad alta y en el conjunto siempre en la parte de arriba.

Bien. Claro, lo más grave para los ciudadanos es que esta caída en el ranking pues viene acompañada, además que el conjunto de valores en toda la Comunidad Autónoma pues está bajando, con lo cual es una señal de alarma, que yo creo que hay que tener muy en cuenta de cara a la actuación de este Gobierno.

Mire, yo realmente estamos muy preocupados, porque ya no es que solo sea la actuación de este Gobierno en materia de carreteras, es que es un dato más de que en la mayor parte de los indicadores estamos yendo a peor y estamos ya por debajo de todas.

En este caso, lo cierto es que además no es necesario que lo diga la Asociación Española de la Carretera, porque los ciudadanos ya lo están viendo. Desde hace tiempo, Sr. Rodríguez, piensan que esta Consejería no existe, ¡eh! Yo creo que se está quedando en nada. Se está reduciendo de tal manera de que poco a poco va a acabar desapareciendo.

Mire, solo hay que ver la evolución de los presupuestos de estos tres últimos ejercicios. Si nos fijamos en cómo han ido evolucionando estos ejercicios, yo creo que es que parece que han decidido condenar a este sector.

Realmente yo no sé lo que ha podido hacerles, no sé las empresas de la construcción al Sr. Diego y al Sr. Rodríguez, pero parece que tienen ojeriza y van contra todo lo relacionado con ellas.

Mire, yo creo que hay que cambiar de criterio. Creo que nosotros, desde el Parlamento, los diputados tenemos que impulsar al Gobierno. Porque aquí hay muchas razones, son todas razones de sentido común, no son razones de alta ingeniería.

Mire, está clarísimo que el coste futuro de cualquier reposición se multiplica cuando se abandona una carretera. Cuando empieza a haber baches y el agua entra por debajo, poco a poco avanza y a los cuatro años hay que levantarlo todo y hay que empezar desde la base, con lo cual el coste es muy superior.

Mire, tenemos razones económicas de primer orden. El paro es el mayor problema que tenemos. En este sector de la construcción es alarmante. Y ya hemos dicho muchas veces que la obra pública tiene un gran retorno, tiene un gran retorno a la propia Comunidad Autónoma, porque la mayor parte de los gastos son gastos propios de esa actividad que se produce aquí.

No solamente son inversiones para combatir el paro, sino que además las inversiones de hoy son los empleos del futuro. Un país que no invierte, al final no tiene futuro. Y yo, una de las cosas que he dicho es que la riqueza de los países, cuando se mide el stock de capital público, una cosa que cuando se analiza y se ve la evolución de la Comunidad Autónoma de Cantabria desde la..., desde que existe la autonomía, una de las cosas que se había hecho que se creciera era el stock de capital público cómo había crecido. Hasta hace tres o cuatro años estábamos prácticamente en cabeza.

Miren, yo creo que un país que no tiene infraestructuras, que no infraestructuras públicas no es un gran país. Lo mismo pasa con una región. Yo creo que si una región puede presumir de infraestructuras públicas, que son las que utilizan todos los ciudadanos, esto es el síntoma de que las cosas van bien.

Cuando cualquier persona entra en una ciudad, cuando cualquier persona entra en un país, se baja de un avión, lo primero que ve son las carreteras. Es lo primero que se fija, es lo primero que analiza.



Y en Cantabria yo creo que estamos todos orgullosos de la red de carreteras que tenemos, la red que se ha desarrollado en los últimos años. Esto hasta ahora ha sido un orgullo y un ejemplo en casi todas las Comunidades Autónomas, puesto que los forasteros cada vez que venían aquí la lavaban. Y es que además no solamente es porque la aprovechemos y la disfrutemos nosotros, los cántabros, es que es un factor fundamental para la inversión. Los inversores cuando ven la red de carreteras, se animan a invertir. Para que vengan los turistas cuando ven que se puede circular perfectamente, se animan a repetir.

Y además es algo socialmente muy importante, porque produce una cohesión social que es definitiva en algunas regiones como la nuestra que es muy montañosa. Es la base del comercio, para que puedan prosperar las regiones. Y fundamentalmente, una cuestión que el Partido Regionalista ha hecho bandera siempre de ella es que es imprescindible para el desarrollo rural.

Si Cantabria no se ha despoblado en sus pueblos, en gran parte ha sido porque en estos últimos años se han mejorado las carreteras.

Por lo tanto, yo les pido a todos que consideren esta proposición no de ley para instar al Gobierno a que cambie su política y decida invertir en materia de carreteras.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, señor diputado.

Pasamos a la fijación de posiciones.

Turno en primer lugar del Grupo Socialista. Tiene la palabra D. Francisco Fernández Mañanes, por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. FERNÁNDEZ MAÑANES: Buenas tardes, Señorías. Sr. Presidente.

Bueno, efectivamente, hace bien poco debatíamos el Plan de Carreteras en esta Cámara. El Grupo Socialista le hacía tres peticiones al Gobierno: Incorporar al Plan Besaya 2020, a las previsiones del Plan de Infraestructuras; no nos hicieron caso. Le pedimos también que reprogramara las actuaciones y comentara si definitivamente la inversión durante el primer bienio de este Plan; es decir, durante los años 14 y 15. No tuvimos suerte, tampoco nos hicieron caso. Y le pedimos en tercer lugar que, efectivamente, atendiera a las labores de conservación y mantenimiento. Y que apostara además por los empleados públicos que en el Servicio de Carreteras y Vías y Obras realizan estas labores, y que en los últimos tiempos han mostrado públicamente su descontento y su irritación, su enojo con este Gobierno. No nos hicieron caso.

Hoy estamos a 28 de abril, hoy es el Día Internacional de la Seguridad y la Salud en el Trabajo. Les explicamos a nuestros alumnos que prevenir es mejor que curar. Desde luego, en materia de prevención de accidentes de trabajo, este es un elemento clave.

Trasladado a las carreteras, la conservación y el mantenimiento. Y efectivamente la Asociación Española de la Carretera, nos ha mostrado la cruda realidad. Una cruda realidad que, efectivamente, hemos visto muchos cuando circulamos por las carreteras y que lamentablemente también habíamos deducido de cómo iban evolucionando los presupuestos dedicados a estos menesteres, como luego yo tendré ocasión de trasladarles a Sus Señorías.

Y qué nos dice la Asociación Española de la Carretera. Pues que efectivamente el estado de conservación de nuestros firmes no es el adecuado. Está en un claro suspenso, Sr. Rodríguez. El estado de nuestros firmes está en un claro suspenso.

Y sabe usted que hay algunas razones muy poderosas para intervenir, decididamente y urgentemente. Desde luego una razón económica. Cada euro que hoy no se invierte, a los tres años son cinco euros, a los cinco años son 25 euros. Multiplique usted por cinco, por veinticinco, porque el reloj sigue sonando.

Lo que es peor. Sabe usted que unas carreteras mal conservadas, mal mantenidas, son carreteras inseguras. Además de incómodas. Y carreteras que suponen un mayor coste de mantenimiento para los usuarios de los vehículos y un mayor coste energético también en la medida en que hay un mayor rozamiento, una mayor fricción. Y por tanto, un mayor consumo de combustible.

Bien. Ésta es la realidad que tenemos hoy. No aprobamos desde luego en conservación de carreteras. El estado de los firmes, en una escala de cero a 400; cero naturalmente es el peor de los estados, 400 es el estado óptimo de esas carreteras; Cantabria obtiene 144 puntos. De 0 a 400, obtenemos 144 puntos, siendo la media nacional de 161 puntos.



Y este es un dato que desde luego a este Gobierno debiera preocupar. Al Grupo Socialista, desde luego le preocupa extraordinariamente. Y le parece además que no hay excusa alguna para no intervenir, para no aprovechar, por cierto, la reciente aprobación de ese Plan de Carreteras y actuar contundentemente en esta línea.

Pero lo que dice la asociación española de la carretera, Sr. Rodríguez y esto le puede interesar más, viene corroborado por lo que usted ha ejecutado en los presupuestos.

Fíjense ustedes Señorías, en la evolución del gasto real, de las obligaciones reconocidas netas en los presupuestos de Cantabria, no de lo que se ha presupuestado, que, a veces, como todo el mundo sabe, pues no llega desde luego del presupuesto inicial, se modifica, finalmente no se cumple en su totalidad, no, no, voy a hablarles de las obligaciones reconocidas netas, de lo que se ha pagado en materia de reposición.

Año 2009, sí, en materia de reposición, sí, artículo 610 donde usted tiene consignado el presupuesto, usted y en los anteriores gobiernos para mantenimiento y conservación de las carreteras, 8,86 millones de euros, 8.860.000 euros si ustedes lo prefieren así.

Año 2010, 7,9 millones es verdad que ha bajado; año 2011, 7,3 millones; año 2012, ya estaba usted en la mitad del año, año 2012 porque le estoy hablando de obligaciones reconocidas, año 2012, 6,9 millones presupuestados: año 2014, 7 millones justos presupuestados, veremos a ver lo que ejecuta usted.

De entrada ejecutando el cien por cien estará usted 1,8 millones por debajo de lo que realmente se gastó en el año 2009. Si a usted ese dinero que son euros nominales, le aplica la tasa de inflación, comprenderá que ha habido una desinversión de cerca del 30 por ciento en labores de conservación y mantenimiento.

Si usted cree que no merece la pena apoyar esta proposición no de ley que lo único que exige al Gobierno es que ponga más tesón y más celo en las labores de conservación y mantenimiento, pues creo que está muy equivocado.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas González): señor diputado...

EL SR. FERNÁNDEZ MAÑANES: Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas González): Muchas gracias señor diputado.

Turno del Grupo Popular, tiene la palabra D. Julio Cabrero por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. CABRERO CARRAL: Gracias Sr. Presidente. Buenas tardes señoras y señores diputados.

Quiero iniciar mi intervención reiterando la apuesta clara de este Gobierno en la conservación y en la seguridad vial desde el primer momento de nuestras carreteras.

El pasado 10 de abril de 2014 la asociación española de carreteras como aquí se ha dicho AEC, presentó resultado de su estudio de necesidades de inversión en conservación, en el que se pone nota al estado de la salud de las infraestructuras viarias, estado de firme y se cuantifica las necesidades de reposición de sus elementos más significativos: señalización horizontal, señalización vertical, barreras metálicas y balizamiento.

No ha sido el único informe que ha habido porque debo de recordar que ha habido un informe en el año 2012, en el cual se veía la situación de las carreteras del año 2011, y uno anteriormente en el año 2006, donde se hacía un repaso de las carreteras en el año 2005.

Pues bien, si se analizan globalmente los resultados obtenidos en cuanto a la evolución del estado de los firmes, primer parámetro a analizar en las infraestructuras, nos encontramos con que durante el periodo comprendido entre el año 85 y 2013, la calificación de deficiente del estado del firme comienza a manifestarse allá por el año 2007, más claramente en Cantabria por el año 2009, manteniendo dicha tendencia de deterioro hasta la actualidad.

Por lo tanto Señorías, a partir de los citados años ya se habían detectado anomalías en el estado del firme, que como todos ustedes saben, el firme se deteriora no solo por condiciones climatológicas, condiciones de abrasión, condiciones de erosión e incluso por fatiga.

Sin embargo y lejos de poner solución al citado problema, se priorizaron los gastos en los famosos planes de choque y los pagos aplazados que les debo de recordar. En este sentido, la Consejería de Obras Públicas dio prioridad a los planes de choque, en este caso el I y II a través de encomiendas de gestión a GESVICAN, en el año 2008 el Plan de Choque I y las obras se ejecutaron en los años 2009, 2010 y 2011, con una inversión de 69 millones de euros.



O también el famoso Plan de Choque II en el cual a través de otra encomienda de gestión a GESVICAN, las obras se ejecutaron en los años 2010 y 2011 por importe de 17 millones de euros. En todos los casos con unos gastos financieros impresionantes y que no estaban enfocados a poner solución al estado del firme de nuestras carreteras, sino a actuaciones concretas con fines particulares, principalmente que ustedes tenían.

Pero además, Señorías, se atreven a exigirnos más inversiones para el Plan de gestión integral e infraestructuras, recientemente aprobado por este Parlamento e incluso, se atreven de calificar de ridículas, las inversiones realizadas por este gobierno.

Y debo de recordar que en el año 2013, se planificó una inversión de 49,3 millones de euros en carreteras autonómicas, de los cuales, 28 millones de euros se han tenido que destinar a pagar los compromisos adquiridos por el propio Sr. Mazón, en su etapa de consejero, por obras ejecutadas a través de pagos aplazados, planes de choque, pago de expropiaciones o revisiones de precios.

Pero es que además, debo indicar que en el año 2010, último año que estuvieron al frente de la Consejería de Obras Públicas, ejecutaron el capítulo de inversiones en carreteras autonómicas, 33 millones de euros, que supuso un 51 por ciento del presupuesto, mientras que lo ejecutado en el año 2013, por el ejecutivo del PP, ha sido un 96,27 por ciento, de lo inicialmente planificado, más concretamente, 47,46 millones de euros.

Que el Grupo Regionalista critique el actual estado de las carreteras de Cantabria es admitir la inutilidad del despilfarro presupuestario que su gobierno realizó sobre estas mismas carreteras, con el agravante de que no solo despilfarró las cantidades correspondientes a los años de su mandato, sino que hipotecó los presupuestos siguientes, que ahora se resienten como fruto de su irresponsabilidad, según ha recordado.

Desde el Grupo Popular, nos gustaría recordar al PRC, que el gobierno de Cantabria ha apostado claramente por la conservación y la seguridad vial, desde el minuto cero.

Es más, el pasado 7 de abril, cuando aquí se debatió el Plan de gestión integral de infraestructuras de Cantabria 2014-2021 y de las propuestas de resolución por parte de ambos grupos parlamentarios, ustedes centraron todo su discurso en hacer demagogia sobre lo de que a largo plazo todos muertos. Cuando ustedes han sido el ejemplo en el aplazamiento de los pagos de las carreteras y fruto de ello, lo estamos pagando todos los cántabros las consecuencias.

Tal y como indicó el propio consejero, en el debate en el Pleno del Plan de gestión de infraestructuras 2014-2021, dijo: "Lo más importante quizá para el futuro de nuestras carreteras y de nuestra estructura, es la conservación, en la que hay una inversión cercana a los 63 millones de euros muy superior a planes anteriores, pero sin duda alguna, apostamos y creo que ya todas las instituciones apuestan por la conservación. Se han hecho importantísimas inversiones en nuestras infraestructuras, pero hemos de apostar por la conservación, puesto que de esta manera estamos asegurando seguridad y también estamos asegurando ahorrar recursos económicos públicos a los ciudadanos." Fueron las palabras del consejero.

Eso fue lo que les dijo claramente el señor consejero y además, el Sr. Mañanes, como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, supo agradecer el esfuerzo que se estaba haciendo en conservación, pero fue únicamente el Grupo Parlamentario Regionalista el que votó dicho plan.

Para finalizar, decir que también existían otros componentes, en lo que es este análisis de la Asociación de carreteras. En cuanto a señalización horizontal, es uno de los puntos en los que el informe habla positivamente de Cantabria. Cuando ustedes habían dejado caer en Cantabria, índices de 2,4, se han conseguido incrementar hasta índices de 5,2. Uno de los motivos principales fue la adjudicación, al poco tiempo de llegar al gobierno, del repintado de toda la red de carreteras autonómicas de Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Señor diputado.

EL SR. CABRERO CARRAL: Voy terminando, Presidente.

Señorías, seguiremos apostando por la conservación y la seguridad vial, tal y como recoge el Plan de gestión integral de infraestructuras 2014-2021, en el que se recoge un 20 por ciento de inversión por la conservación y mantenimiento de nuestras carreteras, aspecto que supieron agradecer, desde el Grupo Parlamentario Socialista.

Creo que este gobierno ha dejado claramente demostrado cuál es su intención: apostar por la conservación y la seguridad vial, con una gestión responsable y comprometida con los ciudadanos de Cantabria, compromiso que, como hemos visto también este fin de semana, el propio gobierno de la nación, lo ha hecho con Valdecilla y sin embargo, otros compromisos, como fue el tema del AVE, ustedes no supieron llevarlo adelante.

Muchas gracias.



EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, señor diputado.

Para finalizar el debate, tiene la palabra, D. José María Mazón, por un tiempo de tres minutos.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Bueno, en los debates parlamentarios, parece, se suele pensar que el gobierno tiene una gran ventaja, porque dispone de los datos y porque tiene la Administración a su servicio y entonces, pues la oposición, suele estar en desventaja.

Pero, Sr. Cabrero, vamos a ver usted aquí está utilizando datos inventados, no sé si se los ha pasado el Consejero, datos falsos o algo parecido. Porque el último dato que existe de la Asociación Española de Carretera es del 2011 y no está desagregado por Comunidades Autónomas.

Y el último informe es del año 2005, porque el año 2007 y el 2009 no se hizo. Y ustedes sacan aquí el del 2006, son datos del 2005. Cuando habla desde el 2012 son datos del 2011 y no están desagregados. Usted no tiene los datos de Cantabria porque no los tiene nadie, porque no están desagregados. Ahora se los dan al diputado, sí usted los tiene pues no sé, me los tendrá que pasar, pero esos datos no existen, no están desagregados.

Y en la señalización horizontal, en el dato del 2005, el último conocido, es un 5,4 contra el 5,3. Y yo me he parado a ver como ha evolucionado toda la red de las Comunidades Autónomas en su conjunto y ha evolucionado desde el 2005, perdón, del 11 al 13 de una manera que Cantabria en la media ha tenido que bajar más, sí, según se ve en la evolución. En total, en general, en horizontal ese dato me lo tendrá que dar porque no existe.

Y se lo habrán pasado no, no, no existe, no...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Silencio.

Por favor les ruego silencio, por favor.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Y cuando se habla de conservación también hay que hablar de una cuestión importante, hay que distinguir distintos tipos de conservación, ¡eh! La conservación no es la conservación ordinaria, ahí la conservación es periódica y la conservación extraordinaria. Y dentro de la conservación ordinaria donde están el bacheo y todas estas cuestiones, luego está la que se puede programar que es la conservación periódica. Pero en la conservación extraordinaria es donde están las renovaciones y los refuerzos de firme.

Todos estos, renovaciones y refuerzos de firme, Sr. Polanco, perdón Sr. Cabrero, están incluidos en los programas que nosotros llamamos mejora de plataformas. Con lo cual cuando se valoran las inversiones en conservación no solamente hay que irse a aquellas que se dedican a la conservación ordinaria y a la conservación periódica. Ustedes tienen que globalmente aumentar esa inversión.

Y no voy a entrar ni siquiera ahora mismo porque no tengo tiempo, en las inversiones que han hecho con las obras municipales. Porque en las obras municipales ha habido un bajonazo que va desde los 17, 20, 15, 15, 20 y 20 millones que gastamos a 11 y a 5, la mayor parte en carreteras. Eso también se va a notar.

Y eso ustedes son los mayores culpables, porque no han hecho nada en obras municipales, lo único que han hecho es dejar que paguen dentro de cinco años los ayuntamientos 80 millones de euros, que es de lo que nos acusan a nosotros.

Y la ejecución presupuestaria de la que me dice, presume de un 96 por ciento, cuando me dice que ya tenían comprometidos por los planes de choque el 60. Y entonces ¿cómo puede presumir de eso?, si es que no les quedaba nada para gastar, porque no han puesto dinero. Si no han puesto dinero, no pueden ustedes invertir y no pueden gastar.

Miren, yo aquí creo que hay dos paganos fundamentales en este sector, primero los ciudadanos, los que llevan el coche y los que van por las carreteras...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Señor diputado, por favor.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Terminó Sr. Presidente. Y en otro, pues los trabajadores de la construcción que ahora ya se llaman los parados de la construcción.

Yo apelo a los señores diputados para que en este caso sean egoístas y voten como conductores, porque sino dentro de poco vamos a tener que andar por carreteras llenas de baches.



Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, muchas gracias señor diputado.

Vamos a votar la proposición no de ley.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

Resultado.

LA SRA. BEITIA VILA: A favor, diecinueve; en contra, veinte.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Por tanto queda rechazada la proposición no de ley N.º 241.